BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 22 lutego 1934 r. | NR. 5

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska, tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRAWO HANDLOWE MORSKIE W POLSCE.

W dziedzinie handlu morskiego jest u nas stosowane prawo, zawarte w 4 Księdze Kodeksu Handlowego z 16 maja 1897, formalnie obowiązujące tylko na ziemiach zachodnich, a więc również na naszem wybrzeżu morskiem. W pozostałych dzielnicach przejęliśmy po zaborcach normy prawa handlowego morskiego, które w praktyce nie są stosowane. W b. Królestwie Kongresowem przepisy dotyczące handlu morskiego, zawarte w art. 190—436 Kodeksu Handlowego dla Królestwa Polskiego (Code de commerce), już przed powstaniem Państwa Polskiego nie były stosowane, wskutek braku wybrzeża morskiego i tranzakcyj handlowo-morskich. Na pozostałych zaś częściach b. zaboru rosyjskiego obowiązywała i obowiązuje dotąd 2 Księga Ogólno-Rosyjskiego Kodeksu Handlowego z 1903 r. W b. Austrji, w skład której wchodziła Małopolska, źródłem prawa handlowego morskiego było, jak w b. Królestwie Kongresowem prawo Napoleońskie: Code de commerce. Stosowano to prawo na obszarze Austrji jako prawo zwyczajowe, z wyjątkiem Dalmacji i Istrji, gdzie ogłoszone było w języku włoskim i obowiązywało jako prawo ustawowe.

Stosowane u nas prawo 4 Księgi Kodeksu Handlowego z 1897 r., uzupełnione ustawami z dnia 2. VI. 1902, 30. XI. 1908 oraz 17. II. 1913, jest wynikiem dłuższego rozwoju, przyczem niewątpliwie wywarło na nie istotnie wpływ prawo francuskie. W swej treści zawiera ono sporo elementów, wspólnych z ustawodawstwami morskiemi innych krajów, ale zarazem wykazuje pierwiastki germańskiego pochodzenia, nieznane gdzieindziej. Jego wadą niewątpliwie jest zbyt wielka kazuistyka utrudniająca orjentację w całokształcie systemu norm. Nie jest ono także jeszcze dostosowane do obecnego rozwoju żeglugi, idącego w kierunku tworzenia wielkich przedsiębiorstw żeglugowych o charakterze spółek handlowych, w szczególności spółek akcyjnych, następnie utrzymywania regularnych linij oraz wzrostu przewozu drobnicy, nadto nie uwzględnia ostatnich zdobyczy w dziedzinie telegrafji kablowej i radjowej, umożliwiających szybsze porozumiewanie się osób zainteresowanych w przewozie morskim oraz nie uwzględnia niektórych konwencyj międzynarodowych, dotyczących niektórych instytucyj prawa handlowego morskiego. Wypełnienie tych luk jest zadaniem naszych czynników ustawodawczych. Natomiast jako zaletę 4 Księgi należy podkreślić to, że posiada bogatą literaturę i judykaturę, które znakomicie ułatwiają jej praktyczne zastosowanie.

Prawo 4 Księgi Kodeksu Handlowego z 1897 r. zostało utrzymane w mocy w całej rozciągłości bez żadnych wyjątków na mocy postanowień art. III p. 1 oraz XXI p. 1 przepisów wprowadzających nowy kodeks handlowy z 27. X. 1933 r. (rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27. X. 1933 r., Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 601). W całokształcie prawa prywatnego łączy się ono z zasadniczemi normami i instytucjami Kodeksu Handlowego z dnia 27. X. 1933 r., Kodeksu Zobowiązań z dnia 27. X. 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 600, 598) oraz Kodeksu Cywilnego z 18. VIII. 1896 roku, obowiązującego na ziemiach zachodnich.

O ile chodzi o rzeczowy zakres mocy obowiązującej 4 Księgi Kodeksu Handlowego

z 1897 r., to zasadniczo ma ona zastosowanie tylko do statków handlowych morskich, za wyjątkiem postanowień dotyczących zbycia statków (§§ 474, 475), odpowiedzialności właściciela statku za szkodę, powstałą wskutek winy załogi statku (§ 485) oraz odpowiedzialności za szkody, wywołane przez zderzenie statków, które to postanowienia stosują się do wszelkiego rodzaju statków morskich, i temsamem do okrętów wojennych, i jachtów spacerowych morskich (art. 6, 7 ustawy wprowadzającej Kodeks Handlowy z 1897 r. oraz art. III, XXI przepisów wprowadzających Kodeks Handlowy z dnia 27. X. 1933 r. Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 601).

Jak już zaznaczono, omawiane prawo 4 Księgi obowiązuje formalnie tylko na ziemiach zachodnich, jest ono u nas jednak wyłącznie stosowane, ponieważ jest ono prawem naszego wybrzeża i portu gdyńskiego. Pozatem sprzyja stosowaniu tego prawa nasze prawo prywatne międzydzielnicowe (ustawa z dnia 2 sierpnia 1926 r. — Dz. U. R. P. Nr. 101, poz. 580), które w art. 9 postanawia, że strony mogą poddać stosunek obowiązkowy któremukolwiek z praw obowiązujących w Polsce w drodze umowy, a w art. 11, że do obustronnych zobowiązań, w przypadku, gdy strony mieszkają na różnych obszarach Rzeczypospolitej, stosuje się prawo tego obszaru, na którym umowę zawarto. Strony mogą więc w umowach umieszczać klauzulę tej treści, że do sporów, wynikających z umowy, będzie miało zastosowanie prawo handlowe morskie naszego wybrzeża. Pozatem jest regułą, że tranzakcje handlowe morskie, zawierane są w Gdyni i Gdańsku, gdzie obowiązuje 4 Księga.

Tem samem przepisy jej stosują się do tych tranzakcyj. Również o ile chodzi o stosunki prawne, wynikające z innych źródeł aniżeli umów np. roszczenia z tytułu szkód, wyrządzonych osobom trzecim przez członków załogi przy wykonywaniu czynności służbowych, za które to szkody armator odpowiada, stosowanie 4 Księgi jest ułatwione o tyle, że art. 12 powołanego prawa międzydzielnicowego postanawia, że skutki prawne czynów niedozwolonych podlegają ocenie według prawa, obowiązującego w miejscu, gdzie czyn został dokonany. Ponieważ jako miejsce popełnienia takiego czynu mogą wchodzić w grę głównie porty i wody przybrzeżne polskie, gdzie 4 Księga obowiązuje, przeto i prawo to stosuje się do danego czynu.

Wobec tego, że porty Gdynia i Gdańsk współpracują w polskim handlu morskim, posiadanie przez obydwa porty, jak to dotąd miało miejsce, wspólnego prawa morskiego, jest dla polskiego życia gospodarczego korzystne. Dlatego wszelkie zmiany postanowień 4 Księgi powinny być w przyszłości przeprowadzane w Polsce i Gdańsku równocześnie. Ewentualna bowiem kolizja norm naszego portu i Gdańska mogłaby wprowadzać rozstrój do naszego handlu morskiego.

Dr. Władysław Sowiński.

TRANZYT CZECHOSŁOWACKI PRZEZ GDYNIĘ.

W czasach ostatnich poświęca się dużo uwagi wytworzeniu w Gdyni warunków, któreby przyczynić się mogły do rozwoju tranzytu towarów, przeznaczonych dla państw bezpośrednio z Polską sąsiadujących. W pierwszym rzędzie wchodzi tu w rachubę tranzyt do i z Czechosłowacji i to zwłaszcza w części jej terytorjum, stanowiącej naturalne zaplecze portu gdyńskiego. Wiele jest okoliczności tak natury gospodarczej, jak i geopolitycznej, przemawiających za możliwościami rozbudowy tranzytu czechosłowackiego przez porty naszego obszaru celnego. Przedewszystkiem jednak należy wziąć pod uwagę ten fakt, że handel i przemysł czechosłowacki, korzystając z tranzytu przez Polskę i jej port w Gdyni, najzupełniej uniezależnia się pod względem ekonomicznym od wpływów konkurujących z nią państwa, przez terytorja których tranzyt swój skierowywać musi. Pamiętny bojkot czechosłowackiej żeglugi rzecznej na Łabie wystarcza dla zobrazowania niebezpieczeństwa, na jakie byłoby narażone życie gospodarcze Czechosłowacji w związku z uzależnieniem się w zakresie importu surowców dla swego przemysłu wyłącznie tylko od dróg, które łatwo mogą być zagrożone przez zarządzenia ze strony państw oddzielających Czechosłowację od morza, a dla których konkurencja towarów czechosłowackich lub jakiebądź inne względy w każdym poszczególnym wypadku mogą być decydującemi.

W tych warunkach rozwój tranzytu czechosłowackiego przez Polskę nie jest interesem wyłącznie Gdyni i kolei polskich, lecz również i życia gospodarczego Czechosłowacji. Interes więc jest obopólny. Potwierdzeniem tej wspólnoty, wynikającej z bezpośredniego sąsiedztwa jeżeli chodzi o Polskę jest fakt szerokiego wykorzystywania przez nasz tranzyt do Węgier kombinowanej drogi kolejowo-rzecznej przez Bratisławę i dalej Dunajem, a to ze względu na taniość i udogodnienia, jakie droga ta dla tranzytu polskiego przedstawia. Z drugiej strony znanemi są również udogodnienia i przywileje, jakie koleje polskie udzielają tranzytowi czechosłowackiemu przez Polskę.

Pomimo to stwierdzić, niestety wypada, że rozwój tranzytu czechosłowackiego przez Polskę następuje bardzo opornie i stanowi zaled-

wie nieznaczną część obrotów towarowych Czechosłowacji, zwłaszcza jeśli chodzi o wykorzystanie portu w Gdyni. Podczas gdy mianowicie przez Hamburg i Bremę przechodzi około 40 proc. czechosłowackiego importu i około 20 proc. eksportu, to obroty czechosłowackie przez Gdynię wynosiły w roku 1932 zaledwie 34.415 ton (w eksporcie 8.456 ton, w imporcie 25.959 ton), w roku 1933 nastąpiła znaczna poprawa, wyrażająca się w ogólnej liczbie tranzytu — 84.285 ton (eksport 5.125 ton, import 79.160 ton), jednak dla ogólnego obrotu handlowego Czechosłowacji są to liczby bardzo małe.

Przyczyn tego stanu rzeczy przedewszystkiem szukać należy w bezwzględnej walce konkurencyjnej, jaką prowadzą z tranzytem czechosłowackim przez Polskę koleje i porty niemieckie, a częściowo również i porty adrjatyckie w pierwszym zaś rzędzie Triest. Jeśli chodzi o konkurencję niemiecką, to prowadzi się ona nietylko w drodze dostosowywania taryf kolejowych do stawek polskich, które mogą, w związku z niższemi naogół kosztami eksploatacji kolei polskich, wytrzymywać walkę konkurencyjną, lecz i innemi sposobami, a m. in. przez przyjmowanie opłat za przewóz w skrypsach (t. zw. Sperrmarkach), na skutek czego koszt transportu do portów niemieckich obniża się o 25—34 proc. kosztem zagranicznych wierzycieli Niemiec. W tych warunkach, oczywiście, walka o tranzyt czechosłowacki jest niezmiernie utrudniona i nie można się dziwić zainteresowanym sferom czechosłowackim, że korzystają z pomyślnie dla nich kształtującej się konjunktury. Spodziewać się jednak należy, że ta niezdrowa walka konkurencyjna musi z czasem ustać.

Zasięg zainteresowań tranzytem z Czechosłowacji siłą rzeczy głównie odnosi się do obszarów Rusi Podkarpackiej, Słowaczyzny i części Moraw, w ten też sposób są skonstruowane polskie taryfy kolejowe. Tem niemniej i inne połacie Czechosłowacji, mianowicie połacie zachodnie mające naturalne ciążenie ku portom niemieckim, mogą być dla tranzytu przez Polskę brane pod uwagę, gdy wchodzą w rachubę obroty zachodniej Czechosłowacji z Łotwą, Estonją, Finlandją i Związkiem Sowietów, w tym bowiem razie jest w interesie kolei czechosłowackich, skierowywać transporty towarów w stronę Polski, gdyż powoduje to najdłuższy ich przewóz kolejami czechosłowackiemi. Pomimo tych oczywistych korzyści dla zainteresowanych sfer czechosłowackich, próby, czynione przez Urząd Morski w Gdyni i Izbę Przemysłowo-Handlową naprz. dla zdobycia transportów jaj i masła z Łotwy do Czechosłowacji, a wyrobów przemysłowych w kierunku odwrotnym, nie dały wyników, również nie zostały uwieńczone powodzeniem starania zdobycia transportów azbestu sowieckiego przez Gdynię do Czechosłowacji.

W wielu wypadkach powstają trudności, wynikające z przyzwyczajenia klijenteli czechosłowackiej do korzystania z utartych w ciągu długich lat praktyki dróg, wiodących do portów niemieckich, z drugiej strony ma się czasami również do czynienia z tendencją wygrywania przez klijentów czechosłowackich walki konkurencyjnej pomiędzy kolejami polskiemi i niemieckiemi i obniżania w ten sposób stawek taryfowych. To ostatnie, jako zjawisko nienormalne i szkodliwe, ustać wreszcie powinno.

Wywody powyższe mają na celu przedstawienie w ogólnych zarysach sytuacji, w jakiej w chwili obecnej znajduję się akcja, zmierzająca ku zdobyciu dla portu gdyńskiego tranzytu czechosłowackiego. Na rzecz tej akcji przemawia szereg względów, wyżej poruszonych; z zadowoleniem stwierdzić można, że pomimo wszystko zagadnienie to zyskiwać zaczyna coraz większe zrozumienie po obu stronach dowodem czego jest rozwój i działalność dwóch bratnich organizacyj powstałych w Gdyni i w Morawskiej Ostrawie mających na celu szerzenie zrozumienia dla konieczności współpracy gospodarczej pomiędzy Polską a Czechosłowacją w kierunku wykorzystania portu w Gdyni i uskuteczniania tego zrozumienia na praktyce.

L. G.

REWIZJA UMOWY ZBIOROWEJ W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 30 listopada 1933 r. wypowiedział Związek Armatorów Polskich częściowo, albowiem w 5 jedynie punktach — na obowiązujących 41 — umowę zbiorową, zawartą pomiędzy tym Związkiem, a Związkiem Zawodowym Transportowców i Związkiem Związków Zawodowych w dniu 14 grudnia 1932.

Zaznaczyć na wstępie trzeba, że umowa zbiorowa w Polskiej Marynarce Handlowej odgrywa doniosłą rolę, a to ze względu, że ustawy socjalne naprz. o czasie pracy, o urlopach, o umowie o pracę i t. d. nie obowiązują w pracy na morzu i są ściśle ograniczone do pracy na lądzie. Taki sam stan rzeczy panuje zagranicą, gdzie w większości krajów wszystkie powyższe kwestje reguluje bądź to umowa zbiorowa, bądź to nawet zwyczaj, odgrywający w pracy na morzu doniosłą rolę. Z drugiej strony umowa zbiorowa z dnia 14. 12. 1932 r. wprowadziła po raz pierwszy instytucję stałego arbitrażu, określając termin wypowiedzeń umowy, oraz przewidując na wypadek niedojścia stron do bezpośredniego porozumienia, zwołanie komisji rozjemczej, zło-

żonej z arbitrów stron w równej ilości. Ponowionem również zostało, że w razie równości głosów arbitrów. rozstrzygający będzie głos superarbitra, którym w braku porozumienia stron jest inż. J. Drecki, zastępca naczelnego Dyrektora Banku Gospodarstwa Krajowego w Warszawie.

Jak już wyżej wspomnieliśmy, wypowiedział Związek Armatorów Polskich obu kontrahentom umowę zbiorową w 5 jedynie punktach, a mianowicie: zażądał wyłączenia z umowy zbiorowej statków żeglugi nieregularnej, obniżki płac o 30% w żegludze regularnej i wyłączenia z umowy zbiorowej uwidocznionych w niej dodatków dla linji angielskiej i transatlantyckiej, obniżenia o 30% stawek za nadgodziny, zniesienia wolnych ½ dni za niedziele spędzone przez marynarzy w morzu, oraz skrócenia obowiązujących czasokresów urlopowych o połowę.

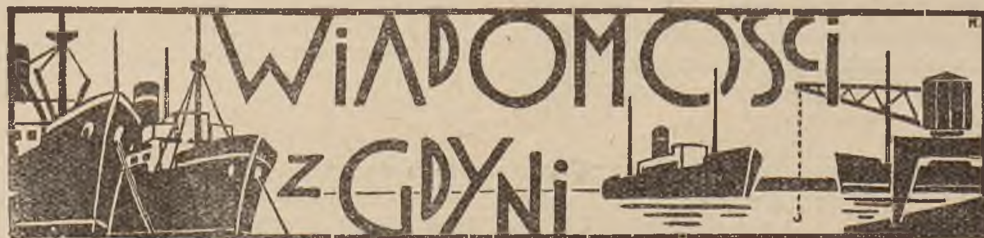
Do rewizji umowy zbiorowej przystąpił Związek Armatorów Polskich pod hasłem częściowego chociażby przywrócenia konkurencyjności polskiej flocie handlowej, znajdującej się z uwagi na spadek funta i dolara, które to waluty, jak wiadomo, regulują rynek frachtowy, w bardzo ciężkiej sytuacji. Z drugiej strony, Polska Flota Handlowa, należąca do krajów o walucie złotej i niezmienionej, ma usztywnione koszty własne w przeciwieństwie do większości krajów, które, jak np.: skandynawskie posiadają w swej zdeprecjonowanej walucie ukrytą obniżkę kosztów własnych, nie wspominając już o obniżkach płac, które nastąpiły w niektórych z tych państw.

Związek Armatorów Polskich szczegółowo uzasadnił swoje postulaty, przedstawiając do każdego z nich gruntownie opracowane zestawienia porównawcze, oraz analizę warunków pracy pod innemi banderami. Zestawienia te obrazują w sposób plastyczny sytuację Polskiej Marynarki Handlowej na tle obecnego kryzysu światowego w przemyśle przewozów morskich i na tle porównania naszych warunków płacy i pracy z warunkami obcemi.

Przez miesiąc grudzień ub. r. i styczeń br. toczyły się bezpośrednie rokowania pomiędzy wspomnianemi związkami, które jednak nie doprowadziły do uzgodnienia stanowisk, głównie z uwagi na to, że marynarze zdecydowani byli nie dopuścić do żadnej rewizji swych dotychczasowych praw.

Nie osiągnąwszy porozumienia, wstąpiły strony na drogę postępowania rozjemczego, w związku z czem odbyło się posiedzenie Komisji Rozjemczej w dniu 9. bm. w Gdyni oraz w dniach 11-go do 17-go bm. w Warszawie. W chwili, gdy piszemy te słowa, zakończone zostały obrady Komisji Rozjemczej, przyczem superarbiter Dyr. Jerzy Drecki zapowiedział wydanie orzeczenia na piśmie w ciągu najbliższych dni. Pozostawiając analizę tego orzeczenia, oraz wytworzonych w ten sposób nowych warunków pracy dla Polskiej Marynarki Handlowej, do omówienia w następnym numerze, gdy będzie już znany tenor orzeczenia, pragniemy narazie stwierdzić, że tegoroczna rewizja umowy zbiorowej posiada zasadnicze znaczenie dla przyszłości naszej floty handlowej, a to przez zbliżenie obopólnych stanowisk i zrozumienia wzajemnej sytuacji, jaka nastąpiła w czasie posiedzeń Komisji Rozjemczej pod nader umiejętnem kierownictwem p. Dyr. Dreckiego. Zrozumienie to pozwoli zapewne na wytworzenie pomiędzy pracodawcami a pracobiorcami atmosfery wzajemnego zaufania i wzajemnej troski o los wspólnego warsztatu pracy, które to dwa zjawiska już same w sobie będą niewątpliwie bardzo dodatnim rezultatem tegorocznej rewizji umowy zbiorowej.

T. B.



PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W STYCZNIU.

W ciągu stycznia rb. statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 66.255,5 ton różnych towarów. Z tej ilości na wywóz przypada 51.694,5 ton, na przywóz 1.2191 ton i wreszcie na przewóz pomiędzy portami obcemi 2.370 ton. Przy podziale na poszczególne przedsiębiorstwa żeglugowe przypada: na statki Żeglugi Polskiej 15.999 ton, na statki Polsko-Transatlantyckiego T-wa Okrętowego 732 tony, na statki Polsko-Brytyjskiego Twa Okrętowego 6.948 ton i wreszcie na statki Polskarob 42.576,5 ton.

Na ogólną ilość 15.999 ton, przewiezionych statkami Żeglugi Polskiej przypada na przywóz 4.824 ton, na wywóz 9.257 ton i na przewóz pomiędzy obcemi portami 1.918 ton. Zaznaczyć przytem należy, że w styczniu statki Żeglugi Polskiej przewiozły o 2.940 ton więcej, niż w miesiącu poprzednim, przyczem główną pozycję zwiększenia przewozów stanowi przywóz,

który wzrósł o blisko 3.500 ton, wywóz zmniejszył się o 600 ton, zaś przewóz pomiędzy obcemi portami utrzymał się na poprzednim poziomie. Wszystkie przewozy dokonane zostały statkami, utrzymującemi linje regularne, przyczem największe ilości towarów przypadają na linję Rotterdamską, najmniejsze natomiast na linję fińską; charakterystycznym jednak szczegółem dla tej linji jest stała, prawie nie wykazująca odchyleń, ilość przewozów tranzytowych, na które składa się przeważnie przewóz ładunków papieru z Helsinek przez Gdynię dla dalszego transportu do Egiptu.

Statki Polsko-Transatlantyckiego T-wa Okrętowego odbyły z Gdyni do Ameryki jedną podróż, przewożąc 259 pasażerów, 280 ton towarów i 386 worków poczty. Linja Polsko-Palestyńska w dalszym ciągu wykazuje znaczniejsze zatrudnienie. Kursujący na tej linji statek „Polonia" przewiózł w kierunku Palestyny 652 pasażerów, zaś w kierunku Konstancy 179 pasażerów. Przewieziono pozatem 452 tony towarów oraz 29 worków poczty.

Statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, utrzymujące regularne linje do Londynu i Hull, wywiozły z Gdyni i Gdańska 4.014 ton różnych towarów, w tem z Gdyni 2353 ton i z Gdańska 1661 ton. Główne pozycje wywozu z Gdyni stanowią bekony i szynki (1539 ton) cynk (254 ton) i jaja 196 ton, na dalsze drobniejsze ilości przewozu składają się konserwy (83 ton), papier (49 ton) manufaktura (48 ton), drób (45 ton) i t. d. Główną pozycją wywozu z Gdańska jest drzewo — 1173 ton, dalej parafina 103 ton i jęczmień 102 tony, bekonów i szynek przez Gdańsk wywieziono zaledwie 82 tony.

Co się tyczy przywozu to wyniósł on 2934 ton, w tej liczbie do Gdyni 1744 tony i do Gdańska 1190 ton i zawierał ładunki drobnicowe. Na linję regularną T-wa z Hull, utrzymującą komunikację tygodniową, przypadło ładunków 2072 tony, zaś na linję z Londynu, (co dwa tygodnie) 862 tony.

4 statki Towarzystwa Polskarob odbyły 15 podróży, wywożąc z Gdyni 42.576,5 ton węgla, w tem do Szwecji 33.112,5 ton i do Norwegji 9.464 tony. Statki T-wa Polskarob w ciągu swych 15 podróży zawinęły do następujących portów: Malmö, Norrköping (3 razy) Halslavik, Gefle (3 razy), Göteborg (2 razy), Stockholm (2 razy), Tofte (2 razy) i Sarpsborg.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W STYCZNIU.

Zazwyczaj martwy miesiąc pod względem ruchu budowlanego, jakim jest styczeń, okazał się tym razem miesiącem ożywienia budowlanego. Jeśli ten pierwszy miesiąc ma być prognozą na cały rok bież., to prognoza ta wypada nader pomyślnie.

Rozpoczęto w miesiącu sprawozdawczym 26 budowli, (w grudniu 9), w tem 24 stałych i 2 prowizoryczne. Ze stałych budowli 23 przypada na budynki mieszkalne i 1 na budynek przemysłowy. Z budynków mieszkalnych tylko jeden jest drewniany, reszta — 22 murowane. Budynki prowizoryczne są przeznaczone na cele handlowe, w tem jeden mały budynek murowany i jeden duży budynek drewniany.

Łączny koszt 24 budynków stałych obliczony jest na 718.242 zł 75 gr., co przy ogólnej kubaturze 29.602.77 m³ wynosi 24—25 złotych za metr sześcienny.

Rozpoczęte budowle zawierać mają 239 izb mieszkalnych przy 64 mieszkaniach oraz 114 izb niemieszkalnych.

Zakończono budowę 5 budynków, w tej liczbie 3 mieszkalnych i 2 przemysłowych. Budynki mieszkalne zawierają 96 izb w 25 mieszkaniach, budynki przemysłowe zawierają 45 izb niemieszkalnych. Łączny koszt zakończonych budowli wynosi 312.158 złotych, łączna kubatura — 12.105 metrów sześciennych.

STAWKI FRACHTOWE Z GDYNI DO INDYJ HOLENDERSKICH.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, iż dodatkowe stawki frachtowe przy przewozie z Gdyni do Indyj Holenderskich z przeładunkiem w portach zachodnio-europejskich (Rotterdam, Amsterdam, Hamburg) wynoszące dotychczas 6,60 hfl. zostały obniżone na 3 hfl. za 1000 kg lub 1 cbm, dla wszystkich towarów, za wyjątkiem nawozów sztucznych, dla których dodatek wynosi 3 hfl. za 1016 kg (tonę angielską).

EKSPEDYCJE TOWAROWE W PORCIE.

W związku z otwarciem nowych Ekspedycyj Towarowych na terenie portowym, podaje się do wiadomości następujące wskazówki:

1) Poszczególne Eksped. Tow. obejmują następujące rejony:

Gdynia-Port Centralny biura w magazynie II telefon 2330 nabrzeże Indyjskie, Rotterdamskie, Polskie do magazynu Cukroport wyłącznie I, II i III strefa (magazyn Monopolu Tytoniowego i wyładownia publiczna włącznie).

Gdynia-Port Północny, własny budynek naprzeciw Cukroportu, telefon 2894 nabrzeże Polskie od magazynu Cukroport włącznie, Pilotowe, Francuskie i Holenderskie.

Gdynia-Port Południowy przy wiadukcie III budynek Wirpszy, telefon 2895, wszystkie nabrzeża węglowe (Duńskie, Szwedzkie i Śląskie) i Angielskie.

Gdynia-Port Wolny Obszar Celny magazyn Cukroport, telefon 2892 cały obszar wolnocłowy.

2) Zamówienie wagonów pod ładunek przyjmuje każda Eksped. Tow. od godz. 8—24 dla punktów ładunkowych, leżących w rejonie da-

nej Eksped. Towarowej. Od godz. 18—24 należy składać zamówienie tylko na piśmie.

3) Zamówienie wagonów pod naładunek pod magazyny podstawia się bezpośrednio, o ile miejsce na to zezwala, zaś zamówione pod okręt zarezerwuje się na torach odstawczych, zaś podstawienie pod okręt następuje na specjalne żądanie firmy złożone przynajmniej 3 godziny przed żądanym terminem podstawienia, na piśmie u magazyniera punktu ładunkowego, gdzie wagon ma być podstawiony i u kierownika ruchu, u którego kierownika ruchu wskaże magazynier.

4) Żądania podstawienia wagonów pod naładunek pod okręt powinno nastąpić w ciągu 24 godzin, licząc od godz. 6-tej tegoż dnia, na który zostały zamówione. Jeżeli wagony nie zostaną w tym terminie zażądane, uważa się zamówienie za wygasłe i firma winna płacić postojowe za jedną dobę. Jeżeli w tym terminie wagony zostaną odmówione, firma płaci postojowe za ¼ doby.

5) Celem stwierdzenia prawidłowego wystawienia listu przew., należy listy przewozowe przed złożeniem takowych u magazyniera, przedstawić w biurze nadania, celem zbadania.

6) Piśmienne żądanie podstawienia wagonów pod wyładunek, odstawionych w wykopie, należy składać u magazyniera, w którego rejonie wagon ma być podstawiony u magazyniera na punkcie ładunkowym „Łuszczarnia Ryżu", oraz kierownika ruchu w wykopie.

7) Piśmienne żądanie podstawienia wagonów pod wyładunek, odstawionych na torach odstawczych (dworzec odstawczy) należy składać u magazyniera na przejeździe (molo węglowe) i kierownika ruchu na P. II. nie wyłączając węgla. Składanie poleceń u urzędnika inspekcyjnego odpada, temsamem zmienia się punkt 12 wskazówek stacji Gdynia Port z dnia 30. 8. 1933 r.

8) Przestawienie wagonów z rejonu jednej Ekspedycji Tow. do rejonu innej Eksped. Tow. (do czasu ustalenia stawek miejscowych) następuje na piśmienne żądanie firmy i uiszczenia należności za przestawienie. Jeżeli wagon ma być przestawiony do Wolnego Obszaru Celnego, należy złożyć pierwotny list przewozowy w Oddziale Ajencji Celnej przy Eksped. Tow. Gdynia-Port Wolny Obszar Celny, celem przedłożenia takowego Urzędowi Celnemu przy wprowadzenie wagonu do Wolnego Obszaru Celnego.

Po ustaleniu stawek dla przewozów miejscowych przez M. K. przewóz pomiędzy poszczególnemi stacjami portowemi może nastąpić jedynie na podstawie nowego listu przewozowego.

9) Załadunek przesyłek wagonowych w Wolnym Obszarze Celnym następuje bez udziału Ajencji Celnej. Liczenie sztuk nastąpi przez magazyniera Ekspedycji Towarowej.

10) Ponieważ ostatnia obsługa magazynów w Wolnym Obszarze Celnym jest o godz. 18,30 — jest wskazanem, ażeby wagony były załadowane i listy przewozowe nadane przed godz. 18,00. Załadowane wagony i nadane listy przewozowe po godz. 18,00 ze względów celnych tegoż samego dnia wysłane być nie mogą.

11) Rozładunek wagonów w Wolnym Obszarze Celnym może nastąpić tylko za okazaniem magazynierowi wykupionego listu przew., zaopatrzonego przez Urząd Celny w stempel „Wywieziono do Wolnego Obszaru Celnego".

12) Wszelkie interwencje w sprawie podstawienia, przestawienia, wyciągnięcia, przydziału wagonów firmom, należy kierować do magazyniera danego punktu ładunkowego.

13) Wszelkie pozostałe wskazówki wydane przez stację Gdynia-Port z dnia 30. 8. 1933 r. pozostają nadal w mocy.

Powyższe wskazówki obowiązują od dnia 1. 3. 1934 r.

GDYNIA, JAKO STACJA BUNKROWA.

Ilość statków, zaopatrujących się w węgiel bunkrowy w porcie gdyńskim w roku 1933 wyniosła — 2.014. Zabrały one węgla bunkrowego 180.866 ton, co stanowi w porównaniu z rokiem 1932 wzrost o 594 statki i 28.600 ton węgla bunkrowego. Wynikałoby z tego, że w Gdyni zaopatrywało się w węgiel bunkrowy mniej niż połowa (ogółem zawinęło do portu 4.355 statków) statków. Na pomniejszenie tej liczby wpływa jednak niewątpliwie stały wzrost zawijania do portu nowoczesnych okrętów o napędzie motorowym, a więc wymagającym zaopatrzenia w paliwo płynne. Port gdyński specjalnie urządzonej stacji bunkrowej dla tego rodzaju paliwa nie posiada, co powoduje fakt, że statki motorowe zmuszone są zawijać dla bunkrowania ropy do Gdańska lub innych portów na Bałtyku, posiadających odpowiednie urządzenia. Ponieważ znaczna ilość statków do tych portów z ładunkiem nie zawija, a zmuszona jest udawać się do nich jedynie dla bunkrowania, co pociąga za sobą zwiększenie kosztów nawigacyjnych. W tych warunkach jest zagadnieniem wysoce aktualnem rozważyć sprawę urządzenia stacji bunkrowej dla ropy w porcie gdyńskim.

EKSPORT WĘGLA KAMIENNEGO Z POLSKI W STYCZNIU RB.

Eksport węgla kamiennego z Polski w styczniu rb. wynosił według obliczeń prowizorycznych — 924 tys. ton wobec 983 tys. ton w grudniu r. ub. i 822 tys. ton w styczniu roku ubiegłego.

Podział eksportu na poszczególne grupy rynków przedstawiał się w tysiącach ton w sposób następujący (w nawiasie wzrost, wzgl. spadek w porównaniu z grudniem r. ub.) rynki środkowo europejskie 140 (— 21), skandynawskie 330 (—108), bałtyckie 3 (—4), zachodnio-europejskie 259 (+ 33), południowo-eu-

ropejskie 113 (+ 26), poza europejskie 40 (+ 31), węgiel okrętowy 28 (+ 5).

Jak z danych powyższych wynika wzrósł eksport na rynki zachodnio-europejskie; w szczególności do Irlandji (o 22 tys. t.). Poważny jest również wzrost eksportu na rynki południowo-europejskie, oraz na rynki poza europejskie: eksport wyniósł do Algieru 28 tys. t, do Egiptu 4 tys. t, oraz do Argentyny 8 tys. ton.

Do Anglji w ub. miesiącu wysłano 1 transport w wysokości niecałych 2 tys. ton.

Z ogólnej ilości eksportowanego węgla przez Gdynię przeszło 382.808 t czyli 41.4%



FLOTA HANDLOWA ŁOTWY.

W ciągu roku ubiegłego stan floty handlowej Łotwy uległ znacznym przeobrażeniom. Z rejestru floty handlowej skreślony został cały szereg statków typów przestarzałych, eksploatacja których już się nie kalkulowała. Do liczby tej należy 7 statków o ogólnej pojemności 5462 ton brutto (3.145 netto), pozatem na rozbiórkę sprzedano zagranicę 6 statków o pojemności 12.415 br. ton (7.871 n. t. r., w awarjach zginęło 2 parowce i 4 żaglowce o łącznej pojemności 6.872 ton (4.224 n. t. r.) Na miejsce tych wszystkich statków nabyto 7 nowych statków parowych i 2 żaglowce nowszych typów i bardziej nowoczesnej konstrukcji. W ten sposób flota pod względem jakości uległa znacznemu ulepszeniu, aczkolwiek ogólny tonaż i liczba statków uległy pewnemu zmniejszeniu. Na 1 stycznia rb. flota handlowa Łotwy składała się ze 100 statków parowych, 26 żaglowców i 6 żaglowców z motorami, czyli razem 132 statków o łącznej pojemności 195.184 ton brutto (116.455 n. t. r.), gdy na 1 stycznia r. 1933 ilość statków wynosiła 142 jednostki o pojemności 200.074 ton (119.410 n. t. r.), jest to więc zmniejszenie o 2,4%.

BUDOWA ANGIELSKIEGO KOLOSA TRANSATLANTYCKIEGO.

Przerwana ze względów na kryzys w Anglji budowa największego na świecie statku oceanicznego Cunard Line, dookoła której w prasie i opinji angielskiej w czasach ostatnich było dużo sporów, rozpoczęta została na nowo. Statek ten, na razie nie mający nazwy, a oznaczony liczbą 534, będzie miał pojemność 73.000 t. Siła maszyn osiągnie 200.000 P.S. i nada nowemu kolosowi szybkość ponad 30 węzłów. Długość statku wynieść ma 314 metrów, szerokość zaś 34 metry. Koszt budowy statku wyniesie ponad 80 miljonów złotych, przyczem przy jego budowie zatrudnionych jest około 10.000 robotników.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W STYCZNIU.

W ciągu miesiąca stycznia zarejestrowano na wejściu do portu w Rotterdamie 1048 statków o łącznej pojemności 1.662.128 netto ton rejestrowych, w porównaniu do stycznia roku 1933 jest to zwiększenie ilości statków o 187 jednostek, ogólnej pojemności 149.707 net. ton rejestrowych.

OBNIŻENIE STAWEK ZA PILOTAŻ W ROTTERDAMIE.

Zgodnie z doniesieniem Izby Handlowej w Rotterdamie rząd holenderski opracował projekt ustawy, na mocy której stawki za pilotaż w porcie Rotterdamskim mają być obniżone o 20%. Oprócz tego w tych samych stawkach mogą być udzielone zniżki dodatkowe.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

OBROTY HANDLOWE POMIĘDZY POLSKĄ A NIEMCAMI W ROKU 1933.

Wartość obrotu towarowego pomiędzy Polską a Rzeszą Niemiecką w roku 1933 wyniosła 213,5 złotych, z czego na przywóz przypadło 145.7 mil. złotych, zaś na wywóz 167,8 miljonów złotych. Saldo bilansu handlowego na korzyść Polski wyniosło 22,1 mil. złotych. co w porównaniu z rokiem 1932 stanowi zwiększenie niemal 10-krotne (za rok 1932 saldo + 2,8 mil. zł.)

Znamiennem jest również zjawisko, że procentowy udział Niemiec w naszym przywozie ogólnym obniżył się z 20,1% w r. 1932

do 17,6% w r. 1933, gdy polski wywóz do Niemiec wzrósł z 16,2% w r. 1932 do 17.5% w roku 1933, aczkolwiek w liczbach absolutnych wykazał zmniejszenie ze 173,9 mil. zł. w roku 1932 do 167,8 mil. zł w roku 1933. — Wielki wpływ na podatnego rodzaju kształtowanie się obrotów handlowych polsko-niemieckich miało wprowadzenie w dn. 11 października zeszłego roku nowej taryfy celnej w Polsce.

KONTYNGENTY IMPORTOWE W HOLANDJI.

W ostatnich tygodniach wydał rząd holenderski szereg nowych zarządzeń w zakresie kontyngentowania przywozu. Mianowicie w dn. 23 stycznia br. ukazało się rozporządzenie kontyngentujące wwóz do Holandji materjałów ze sztucznego jedwabiu oraz ze sztucznego jedwabiu z domieszką wełny.

W dalszym ciągu ukazały się w dniu 31 stycznia br. ustawy, kontyngentujące następujące towary: 1. Butelki o pojemności 15 cm^3 i wyżej, o otworze u wylotu szyjki najmniej 50 mm. z kolorowego szkła; 2. takie same butelki z białego szkła; 3. takie same butelki z półbiałego szkła (jasno-zielone); 4. naczynia szklane do konserw itp. (słoiki itd.) o pojemności 15 cm^3 i wyżej, o otworze powyżej 50 mm; 5. butelki i in. naczynia szklane (nacz. i butelki medyczne) o pojemności poniżej 15 cm^3.

Ustawowo przysługuje kontyngent w wysokości 40 proc. przeciętnego importu z lat 1931/32.

6. Płótno ze lnu i płótno z konopi. Ustawowo przysługuje kontyngent w wysokości 50 proc. przeciętnego importu z lat 1930/31/32; 7. pończochy i skarpetki — 55 proc.; 8. dywany i chodniki itp. — 35 proc.; 9. bawełniane, kręcone nici do szycia 45 proc. przeciętnego importu z lat 1930/31.

Na wszystkie powyższe towary ustalono kontyngenty na czas od 1 stycznia 1934 r. do 1 stycznia 1935 r.

W dniu 2 bm. ukazały się rozporządzenia, dotyczące skontyngentowania następujących towarów:

1. Szkło stołowe. Kontyngent, ustalony na czas od 1. 2. 1933 do 1. 2. 1934 w wysokości 75 proc. przeciętnego przywozu z lat 1931/32 zostaje przedłużony na okres od 1. 2. 1934 do 1. 2. 1935 do wysok. 40% tegoż przeciętnego przywozu. Nasz import wynosił w 1931 r. —, w 1932 — 7 ton (wart. h. fl. 3.000), w 1933 r. — 90 ton (wart. hfl. 30.000).

2. Bielizna spodnia męska i damska. Kontyngent ustalony na czas od 1. 5. 33 do 1. 3. 1934 r. w wysokości 75 proc. przeciętnego przywozu z lat 1931/32 zostaje przedłużony na okres od 1. 2. 1934 do 1. 2. 1935 w wysokości 50 proc. przeciętnego przywozu z tychże lat. Nasz import wynosił w 1931 —, w 1932 — 35,6 ton (hfl. 33.000), w 1933 — 548 ton (hfl. 454.000.)

3. Porcelana i ceramika.
4. Opony i dętki rowerowe.
5. Trykotaże.
6. Materjały wełniane i półwełniane.
7. Konfekcja kobieca.
8. Konfekcja męska.
9. Konfekcja męska i damska z zawartością gumy.

P. I. E.

REGLAMENTACJA IMPORTU JAJ W HOLANDJI.

W celu uregulowania importu jaj do Holandji, została powołana do życia centrala importu jaj z siedzibą w Apeldoorn. Jednocześnie stworzono holenderską cetralę drobiu, która ma ściśle współpracować z centralą importu jaj. Działanie obu powyższych instytucyj ma na celu udzielanie pomocy finansowej holenderskim producentom jaj i drobiu.

Centrala importu jaj wydaje pozwolenia na wwóz do Holandji jaj kurzych i kaczych, w skorupkach i bez, przyczem tylko w wyjątkowych wypadkach (przypuszczalnie kompensacyjnych) przeprowadza tranzakcje na własny rachunek. Import zmonopolizowanego artykułu dokonywa jeden z uznanych przez centralę kupców po każdorazowem zawarciu z centralą kontraktu, stanowiącego pozwolenie na import. Kontrakt taki upoważnia kupca do zakupienia zagranicę, w imieniu centrali określonej ilości i jakości jaj. Kupiec obowiązany jest do przedstawienia centrali rzeczowych dowodów, dotyczących ilości i jakości zakupionych jaj i do uiszczenia na korzyść centrali ustalanej od czasu do czasu przez Min. Spr. Ekonomicznych opłaty, która obecnie wynosi na jaja kurze i kacze w skorupkach — 60 centów za 100 sztuk, za jaja kurze i kacze bez skorup, oraz wszelkie inne jaja ptasie bez skorup 16 ct. za 1 kg. brutto. Produkty, zawierające jaja surowe, uiszczają opłaty zależnie od zawartości białka i żółtka.

Powyższe opłaty obciążają towar i stanowią różnicę między ceną jaj w Holandji i ich ceną w kraju ich zakupu, czyli, że ciężar tej opłaty zostanie przeniesiony na konsumenta. Kupcy-kontrahenci centrali muszą uiszczać odnośne opłaty zgóry, względnie dać poważne gwarancje.

Rozporządzenia, ustanawiające centralę importu jaj, weszły w życie z dn. 20 grudnia 1933 r. Pierwszy okres działalności ma być zakończony z dn. 31 maja br., poczem rok operacyjny będzie się liczył od 1 lipca do 31 maja.

Fundusze uzyskane z opłat za importowane do Holandji jaja, używane są na cele pomocy holenderskim producentom i eksporterom jaj i drobiu. Udzielaniem tej pomocy zajmuje się centrala drobiu z siedzibą również w Alpedoorn.

P. I. E.

ZMIANY STAWEK CELNYCH NA BYDŁO WE WŁOSZECH.

Opublikowane w dniu 27 stycznia 1934 r. dodatkowe protokóły do traktatów handlowych włosko-szwajcarskiego i włosko-rumuńskiego zawierają szereg zmian stawek celnych włoskich, z mocą obowiązującą od dnia 26 stycznia. Dotyczą one zarówno stawek autonomicznych, jak i konwencyjnych. W interesującej eksport polski dziedzinie bydła protokół dodatkowy szwajcarsko-włoski ustala nową zasadę odprawy celnej bydła, polegającą na tem, że cło obliczane będzie według wagi żywej, a nie od sztuki, jak dotychczas. Jednocześnie protokółem dodatkowym szwajcarsko-włoskim zmieniono stawki autonomiczne, które jednakże nie mają zastosowania, jak długo pozostaną w mocy dotychczasowe stawki konwencyjne.

Nowe stawki autonomiczne przedstawiają się następująco:

Poz. tar. celn. włosk.		
4, 5, 6	woły, buhaje i krowy	150 lir. od kw.
7	jałówki i buhajki	170 lir. od kw.
8	cielęta:	
	a) wagi do 300 kg.	250 lir. od kw.
	b) wagi pow. 300 kg.	220 lir. od kw.

Dotychczasowe stawki autonomiczne były następujące:

4, 5, 6	woły, buhaje i krowy	800 lir. od szt.
7	jałówki i buhaje	550 lir. od szt.
8	cielęta	500 lir. od szt.

Dla orjentacji Konsulat Generalny podaje zarazem obowiązujące nadal dotychczasowe stawki konwencyjne przy imporcie bydła do Włoch.

Poz. tar. celn. włosk.		
4	Woły	350 lir. od szt.
	Woły na rzeź do 240 kg.	36,70 lir. od szt.
5	Buhaje	350 lir. od szt.
6	Krowy	350 lir. od szt.
	Krowy na rzeź do 200 kg.	29,40 lir. od szt.
7	Jałówki i buhaje	240 lir. od szt.
8	cielęta:	
	a) wagi powyżej 150 kg.	200 lir. od szt.
	b) do 150 kg.	120 lir. od szt.

Z innych artykułów, obchodzących eksport polski, protokół dodatkowy szwajcarsko-włoski wprowadza następujące zmiany, które również dotyczą jedynie stawek autonomicznych:

poz. 12	Drób żywy	300 lir. od kw.,
poz. 19	Mięso (za wyjątkiem drobiu, dziczyzny, gołębi i królików)	poprzednio 250
	a) świeże, również chłodzone	300 lir. od kw., poprzednio 200
	b) mrożone	270 lir. od kw., poprzednio 200

Stawki konwencyjne od powyższych artykułów, mające nadal zastosowanie, są następujące:

poz. 12	Drób żywy	120 lir. od kw.
poz. 19	Mięso za wyjątkiem jak powyżej	
	a) świeże, również chłodzone	140 lir. od kw.
	b) mrożone	140 lir. od kw.

Ważne znaczenie w praktyce posiada protokół dodatkowy do umowy handlowej rumuńsko-włoskiej. Wprowadza on bowiem zmiany stawek konwencyjnych dla importu bydła do Włoch, przyczem odprawa na podstawie tych stawek następuje już według wagi żywej, stosownie do nowej zasady ustalonej w tym zakresie protokółem szwajcarsko-włoskim. Nowe stawki konwencyjne przedstawiają się następująco:

Poz. tar. cel. włosk.		
4	Buhaje:	
	W ciągu 4 miesięcy od daty wejścia w życie umowy	70 lir. od kw.
	W ciągu piątego miesiąca	80 lir. od kw.
	W ciągu szóstego miesiąca aż do wygaśnięcia umowy	85 lir. od kw.
8	Cielęta wagi powyżej 300 kg.	
	W ciągu 4 miesięcy od daty wejścia w życie umowy	72 lir. od kw.
	W ciągu piątego miesiąca	83 lir. od kw.
	W ciągu szóstego miesiąca aż do wygaśnięcia umowy	90 lir. od kw.
9	Cielęta wagi do 300 kg.	
	W ciągu 4 miesięcy od daty wejścia w życie umowy	87 lir. od kw.
	W ciągu piątego miesiąca	100 lir. od kw.
	W ciągu szóstego miesiąca aż do wygaśnięcia umowy	106 lir. od kw.

Powyżej przytoczone stawki celne mają charakter preferencyjny, gdyż według postanowień cytowanego protokółu dodatkowego zarezerwowane zostały na rzecz importu bydła z Rumunji, a to w granicach kontyngentu rocznego, wynoszącego 18.000 sztuk, czyli po 1500 miesięcznie. Odnośnym transportom winny towarzyszyć certyfikaty rumuńskiego ministerstwa handlu z wyszczególnieniem ekspedytora i ilości sztuk bydła.

W zakresie importu świń, wagi od 20 do 110 kg., które opłacają obecnie cło konwencyjne w wysokości 110 lirów od sztuki przyznana została powyższym protokółem tolerancja 5 proc. na wadze, bez ograniczenia w stosunku do innych państw.

Preferencja celna, jaką uzyskuje Rumunja przy imporcie wymienionych gatunków bydła do Włoch, występować będzie w tych wypadkach, w których bydło pochodzące z innych państw, będzie o wadze niższej, od tej, która zarówno według ogólnej stawki konwencyjnej jak i specjalnej, przyznanej Rumunji, opłaca cło w tej samej wysokości.

Kons. Gen. R. P. w Medjolanie.

REGULOWANIE IMPORTU WĘGLA DO FINLANDJI.

Rząd Finlandji złożył w parlamencie projekt ustawy, dotyczącej sprawy regulowania zakupów węgla kamiennego i koksu z uwzględnieniem podziału na poszczególne kraje zagraniczne w drodze ustawodawczej. Sprawa ta może mieć poważny wpływ na import węgla polskiego na rynek fiński, gdyż projekt wspomnianej wyżej ustawy wyłonił się na tle wykonania traktatu handlowego angielsko-fińskiego, przyznającego importowi angielskiemu szereg przywilejów, wynikających z faktu, iż Anglja jest głównym odbiorcą drzewa fińskiego.

Jak już donosiliśmy w numerze 3-im naszego Biuletynu, w roku zeszłym tak eksport naszego węgla na rynek fiński, jak i wogóle kształtowanie się bilansu handlowego polsko-fińskiego było dla nas bardzo pomyślne. Istnieją przeto obawy, że nowopowstająca sytuacja może odbić się niepomyślnie na naszym eksporcie do Finlandji, szczególnie, jeśli chodzi o węgiel.

NOWE ŹRÓDŁO INFORMACYJ HANDLOWYCH NA WĘGRZECH.

Były długoletni Konsul R. P. w Budapeszcie p. Dr. Paweł Strakosz wespół z korespondentem Państwowego Instytutu Eksportowego p. J. Łukianowem założyli ostatnio w Budapeszcie (V. Aulich neca 8. III. 9) dom handlowy p. f. Intermarcat, mający za zadanie ułatwienie transakcyj handlowych pomiędzy Polską a Węgrami. Nowa firma udziela bezpłatnie informacji o możliwościach handlowych na Węgrzech.

OPŁATY ZA PRAWO PRZYWOZU TŁUSZCZU KOSTNEGO.

W wykazie towarów, od których przy udzielaniu zaświadczeń na prawo przywozu pobierane są wpłaty na rachunek wywozowy, przeprowadzona została następująca zmiana:

Przy udzielaniu zaświadczeń na prawo przywozu tłuszczu kostnego z poz. 215 tar. cel. pobierana będzie wpłata na rachunek wywozowy w wysokości 0,5% wartości towaru, ustalonej na gr. 50 za 1 kg.

POMOC PRZY EKSPORCIE BECZEK DO PIWA DO STANÓW ZJEDN. AM. PÓŁN.

Zgodnie z zarządzeniem Ministerstwa Przemysłu i Handlu eksport beczek do piwa do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej korzysta z pomocy 15% od ceny fob. porty polskie. Bliższych w tej sprawie informacyj udziela referat handlu zagranicznego naszej Izby.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27. I. DO 7. II. 1934.

ARGENTYNA. Z dniem 5 grudnia 1933 wprowadzony został zakaz wywozu mąki, zawierającej domieszki składników chemicznych t. zw. „ulepszających" — t. j. nieszkodliwych dla zdrowia, a stosowanych w celu „ulepszenia" gatunku mąki pod względem naprz. koloru, zapachu.

BELGJA. Projektowane jest wprowadzenie zmiany taryfy celnej, przyczem około 40 pozycyj taryfy celnej ma być objęte zwyżką.

BRAZYLJA. Z dniem 22 listopada 1933 roku wprowadzone zostały zmiany celne na aparaty chirurgiczne i dentystyczne. — Zmiana ta obejmuje około 50 pozycyj taryfy celnej brytyjskiej.

CHINY. Przymus znakowania pochodzenia importowanych towarów, którego wejście w życie miało nastąpić początkowo 1 lipca 1933 roku, a następnie 1 stycznia 1934 roku, został odroczony ponownie do 1 lipca 1934 roku.

CZECHOSŁOWACJA. Ustanowione zostało cło na kartofle młode, które wynosić ma w okresie od 15 lutego do 31 marca 130 K. c. za 100 kg. a od 15 do 23 czerwca 80 K. c. za 100 kg. brutto.

FRANCJA. Na mocy dekretu ogłoszonego w „Journal Officiel" z dnia 28 stycznia 1934 r. powiększony został kontyngent na groch i fasolę (poz. 80) przeznaczone do siewu do wysokości 6000 q.

Projektowana jest podwyżka kontyngentów na przędzę bawełnianą pochodzenia brytyjskiego.

Na mocy dekretu z dnia 30 grudnia 1933 r. podzielone zostały nowowprowadzone kontyngenty na cukierki i wyroby cukiernicze (poz. 93 bis 94); papier szmerglowy (178 ter. A.); salmiak (0.17) witriol (0.123), lakiery (298); tkaniny jutowe (394, 397) materjały odzieżowe czysto wełniane (440, 441, 441 ter); materjały z wełny mieszanej (454); papier do fotografij (464 quater A); motory „Diesla", maszyny rolnicze i ich części, kable, meble, metalowe, wozy ciężarowe i t. p. Polska zaliczona została do grupy „autres pays".

HOLANDJA. Urzędy celne w Holandji, zgodnie ze specjalnem rozporządzeniem rządu holenderskiego nie żądają przedstawienia pozwoleń wwozu na towary, które chociaż podlegają reglamentacji, zostały wprowadzone do Holandji, jako towary uszlachetnione.

Jako przykład podać można materjały bawełniane, wszelkiego rodzaju płótna i kanwy w sztukach produkcji holenderskiej, które zostały wywiezione do Niemiec w celu drukowania tychże w odpowiednie desenie.

Za uszlachetnienie jednak nie uważa się ozdabiania konfekcji sporządzonej z materjałów holenderskich.

Dekretem z dnia 29 stycznia 1934 roku skontyngentowany został import materjałów i tkanin z lnu i konopi i półpłótna. Kontyngent oparty został na bazie, wynoszącej 50 proc. przeciętnego importu w latach 1930, 1931, 1932 — jednakże pod tym warunkiem, że import tych artykułów w najwyższym wypadku wyniesie 65 proc. importu, wyżej wymienionych lat. Powyższy kontyngent obowiązuje wstecz od 1 stycznia 1934 r. na przeciąg jednego roku. W zakresie trykotarzy i bielizny, wyeliminowane zostały następujące towary: niepodlegające skontyngentowaniu, a mianowicie. buciki dziecinne, czapki, podpinki, płaszcze fryzjerskie, podwiązki do pończoch sportowych, szale. Przedłużony został upływający z dniem 1 lutego termin skontyngentowania importu kaszy.

HISZPANJA. Na mocy dekretu z dnia 15 stycznia 1934 r. wprowadzony został tymczasowy zakaz importu mięsa mrożonego służącego do wyrobu wędlin.

INDOCHINY. Z dniem 31 stycznia 1934 roku wprowadzone zostały zmiany celne na naczynia gliniane, rury gliniane, emaljowane i glazurowane inne naczynia stołowe, butelki i. t. p.

KANADA. Rozporządzenie z dnia 27 grudnia 1933 wprowadza 50 proc. zniżkę stawek celnych na krochmal ziemniaczany i mąkę ziemniaczaną, przeznaczone do użytku zakładów przemysłowych w Kanadzie. Dotychczas stawki te wynosiły w taryfie preferencyjnej: 1 c. za lb, pośredniej — 2 c., generalnej 2 c.

NIEMCY. Ustawą z dnia 20 grudnia 1933 r. został obrót jajami objęty systemem kontroli. Regulowanie gospodarki w tym zakresie powierzone zostało instytucji pod nazwą „Reichsstelle für Eier", przyczem bez jej pozwolenia jaja nie mogą być dopuszczone do importu. —

Przydział dewiz dokonywany jest na podstawie specjalnego wniosku, do którego musi być załączone pozwolenie „Reichsstelle für Eier". Począwszy od dnia 1 lutego 1934 regulowanie należności za jaja importowane nie może odbywać się w ramach ogólnych pozwoleń dewizowych. W celu uskutecznienia zapłaty nieodzownem jest wniesienie specjalnego podania, opinjowanego przez „Reichsstelle".

ST. ZJEDNOCZONE. Projektowana jest zwyżka cła na papier gazetowy, która ma wynosić 5 $ od 1 tony. Projektowane jest wprowadzenie ograniczenia importu rudy manganowej.

SYRJA I WIELKI LIBAN. Z dniem 15 stycznia 1934 roku zmienione zostało cło ad valorem na cło specyficzne na oleje i tłuszcze, co się równa zwyżce cła. Cło w taryfie normalnej wynosi 530 lub 1000 piastrów od 100 kg.

WĘGRY. Dnia 1 stycznia 1934 r. weszło w życie rozporządzenie Ministerstwa Skarbu L. 158000/1933 F. M., wprowadzające na miejsce dotychczasowego powszechnego podatku obrotowego scalony podatek obrotowy od artykułów chemicznych.

Rozporządzenie to obejmuje farby, lakiery i pokosty oraz surowce i przetwory chemiczne, farmaceutyczne, kosmetyczne i kauczukowe. Szczegółowa lista jest do przejrzenia w P. I. E.

Dotychczas wprowadzono na Węgrzech scalony podatek obrotowy, prócz produktów przemysłu chemicznego na artykuły włókiennicze, żelazne i metalowe; w przygotowaniu jest projekt scalenia podatku od obrotów drzewem, materjałami budowlanemi oraz papierem.

WŁOCHY. Gazzetta Ufficiale Nr. 21 z dnia 26 stycznia br. zawiera rozporządzenie, wprowadzające następujące stawki celne na poz. 888: obuwie skórzane a mianowicie: a) buty 27.— lir. za parę, b) buciki męskie i damskie 24.—, c) półbuciki męskie i damskie 22.50, d) buciki i półbuciki dla chłopców 15.—, e) buciki i półbuciki dziecinne 10.— lir. za parę.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE i EKSPORTOWE

FIRMY, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma francuska interesuje się *krochmalem pszennym* i prosi o oferty cif Tunis. R/3201/57/Pi.

Firma niemiecka poszukuje dostawców *materjałów do polstrowania,* jak trawa morska i t. p. P/2986/59/Sz.

Na rynku holenderskim istnieje zapotrzebowanie na *papę papierową,* używaną, jako podkładki pod linoleum pod obicia i t. p. P/2826/61/R.

Firma rumuńska do produkcji papy dachowej poszukuje dostawców *tektury i surowej papy filcowej.* P/3326/42/R.

Firma z Tunisu nawiąże kontakt z eksporterami *dykt klejonych i drzewa budowlanego.* P/2563/40/Ba.

Firma w Oranie *nabędzie większe ilości dykt.* P/2810/40/Ba.

Firma w Tunisie poszukuje źródeł zakupu *drzewa budowlanego.* P/3202/3R/Ba.

Firma w Syrji pragnie nabyć różnego rodzaju *drzewo* nadające się do wyrobu wewnętrznych części dykt. P/3135/40/Ba.

Firma angielska ma zapotrzebowanie *na drewniane meble i sprzęty kuchenne* w stanie niemalowanym. — P/2962/40/Ba.

Firma w Tunisie nawiąże kontakt z eksporterami *drzewa budowlanego* i stolarskiego. P/3202/3R/Ba.

OFERTY I ZAPYTANIA FIRM AMERYKAŃSKICH.

Nr. 396/33 — Fabryka w Stanie New York, produkująca rozpylacze i aparaty pożarnicze, m. in. do zwalczania pożarów leśnych, odda przedstawicielstwo na Polskę.

Nr. 499/33 — Wytwórnia dźwigów portowych o napędzie parowym, elektrycznym i motorowym, pragnie wprowadzić swe urządzenia na rynek polski.

Nr. 534/33 — Dom importowy w New Yorku nawiąże kontakt z polskimi producentami guzików skórzanych.

Nr. 820/33 — Cztery firmy nowojorskie, trudniące się importem skórek zajęczych, króliczych i sarnich, poszukuje dostawców polskich.

Nr. 1340/33 — Fabryka aparatów do wypełniania czeków drukiem perforowanym odda przedstawicielstwo na Polskę.

Nr. 1470/33 — Firma w Bostonie, trudniąca się sprzedażą wszelkiego rodzaju szpagatów, nawiąże stosunki z polskiemi wytwórniami w tej branży.

Nr. 1547/33 — Firma w Filadelfji reflektuje na import kaszy jaglanej z Polski.

Nr. 1548/33 — Firma w New Yorku w branży skupu i sprzedaży futer na warunkach komisowych, oferuje swe usługi polskim eksporterom i importerom futer.

Nr. 1642/33 — Dom importowy w Baltimore reflektuje na zakup maku i kminku w Polsce.

Nr. 1893/33 — Firma nowojorska nawiąże kontakt z polskiemi firmami trudniącemi się eksportem bielonej szczeciny syberyjskiej.

Nr. 1897/33 — Firma w Brooklynie zapytuje o wykałaczki z szypuł gęsich.

Nr. 1898/33 — Jedna z najstarszych agentur chmielarskich w Stanach Zjednoczonych życzy sobie otrzymać oferty c. i. f. New York oraz próbki chmielu od dostawców polskich.

Nr. 1918/33 — Dom handlowy w Filadelfji, specjalizujący się w dostawach artykułów szpitalnych i medycznych, odda przedstawicielstwo na Polskę.

Nr. 1992/33 — Dom handlowy w New Yorku, trudniący się importem skórek zajęczych i króliczych, nawiąże stosunki bądź z solidnym eksporterem, bądź z komisjonerem w danej branży.

Nr. 2064/33 — Firma w San Francisco interesuje się importem polskich koców wełnianych w najlepszym gatunku oraz tkanin wełnianych wogóle.

SPRAWY TURYSTYCZNE

ZAGADNIENIE TURYSTYKI W GDYNI.

Ruch przyjezdnych ma zawsze dodatnie znaczenie dla każdego miasta. Każdy przyjezdny, czy to turysta, przybywający z kraju lub z zagranicy, czy też letnik, przybywający na dłuższy pobyt, pozostawiają w mieście pieniądze. —

Gdynia i wybrzeże miały już wielokrotnie możność poznać znaczenie tego ruchu, zwiększającego nietylko obroty hoteli, pensjonatów i restauracyj, lecz i obroty kupiectwa, o ile po-

trafi ono dostosować się do potrzeb przyjezdnych. Aby jednak ten ruch przyjezdnych utrzymać i rozwinąć, należy odpowiednio przygotować miasto do obsługi przyjeżdżających. Od kilku lat sprawami związanemi z turystyką, zajmuje się Związek Propagandy Turyst. w Gdyni, który ma już kilka chlubnie zapisanych stronic swej krótkiej historji.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni również zajmuje się sprawami turystyki w swym okręgu i niejednokrotnie zabierała głos w tych sprawach, które się wiążą z ogólnemi interesami handlu i przemysłu.

W celu skoordynowania tak ważnych dla Gdyni i dla Pomorza czynności pomiędzy Izbą a Związkiem Propagandy Turystyki w Gdyni, nastąpiło porozumienie pomiędzy Izbą a Związkiem, co do ścisłej współpracy. W związku z tem Związek Propagandy Turystyki w Gdyni dokooptował do swego zarządu w charakterze stałych delegatów Izby p. dyrektora H. Krupskiego i p. redaktora L. Godlewskiego.

Ze względu na to, że Gdynia i wybrzeże posiadają tak wiele pierwszorzędnych walorów turystycznych i są niewątpliwie jednym z najważniejszych ośrodków turystycznych w kraju inicjatywa Izby i Związku w kierunku połączenia swych usiłowań, może mieć doniosłe znaczenie dla rozwoju turystyki, tak w Gdyni, jak i na wybrzeżu, oraz najbliższych malowniczych i posiadających wiele cennych zabytków historycznych okolicach Pomorza.

WYSTAWY I TARGI

PRZEDSTAWICIELSTWO TARGÓW POZNAŃSKICH NA GDYNIĘ I W. M. GDAŃSK.

W Gdyni uruchomione zostało Przedstawicielstwo Targów Poznańskich na Gdynię i W. M. Gdańsk. Przedstawicielstwo udziela wszelkich informacyj, przyjmuje zgłoszenia udziału na Targach, organizuje stoiska zbiorowe i t. p. Adres Przedstawicielstwa: Gdynia ul. Starowiejska 47. m. 8. — tel. 22-24.

Zainteresowanie Targami Poznańskiemi w r. bież. jest bez porównania większe, niż w r. zeszłym. Dowodem tego jest, że liczba firm zgłoszonych do końca stycznia czterokrotnie przewyższa liczbę zgłoszeń w tym samym czasie w roku zeszłym.

MIĘDZYNARODOWE TARGI W RIO DE JANEIRO.

Jak donosiliśmy już w Nr. 3 naszego Biuletynu w czasie od dnia 12. VIII. do 15. XI. br. odbędą się w Rio de Janeiro, Targi Międzynarodowe, zorganizowane z okazji upływu pierwszego stulecia utworzenia Dystryktu Federalnego.

Zgłoszenia udziałów w zaznaczonych Targach przyjmowane są od dnia 2. I. do dnia 12. VII. br.

Rząd stanu Rio de Janeiro zaprosił rządy państw obcych, oraz instytucje i osoby reprezentujące produkcję poszczególnych państw do wzięcia udziału w Targach, a tut. Federacja Zagranicznych Izb Handlowych w Brazylji zaproponowała połączenie poszczególnych pawilonów izb zrzeszonych w Federacji.

Ceny terenów na zaznaczonych Targach wynoszą:

I. Tereny wewnętrzne o obszarze:

od 1 do 5 m kw.	Rs. 200 $ 000 za m²
od 6 do 10 m kw.	Rs. 180 $ 000 za m²
od 11 do 20 m kw.	Rs. 170 $ 000 za m²
od 21 do 30 m kw.	Rs. 165 $ 000 za m²
od 31 do 100 m kw.	Rs. 160 $ 000 za m²

Tereny o obszarze ponad 100 m kw. będą udzielane po cenie 160 $ 000 za każdy z pierwszych 100 m kw., a pozostałe po 80 $ 000 za m. kw.

II. Tereny zewnętrzne.

przeznaczone pod budowę pawilonów przemysłowych:

od 1 do 30 m kw.	Rs. 70 $ 000 za m kw.
od 31 do 50 m kw.	Rs. 50 $ 000 za m kw.
od 51 m kw. wzwyż	Rs. 30 $ 000 za m kw.

Z uwagi na usilne starania w kierunku intensyfikacji polsko-brazylijskich obrotów handlowych, byłoby wysoce pożądanem urządzenie pawilonu polskiego, w którym zostałyby wystawione wytwory przemysłu polskiego i ewentualnie niektóre produkty rolne. — Izba uprasza firmy zainteresowane w handlu z Brazylją o wypowiedzenie swych zapatrywań i dezyderatów w tej sprawie.

KOMUNIKATY

W dniu 17 lutego br. zawiązało się w Gdyni „Stowarzyszenie Chrześcijańskich Kupców Podróżujących i Przedstawicieli Handlowych". Do zarządu wybrani zostali pp.: Konkolewski Bazyli — prezes, Ratajczak Benon — wiceprezes, Mroziński Ignacy — skarbnik, Jędrzejek Albin — sekretarz i Skręty Franciszek zast. sekretarza.

Powyższe stowarzyszenie przystąpiło do Rady Zrzeszeń Chrześcijańskich Kupców Podróżujących i Przedstawicieli Handlowych R. P. w Poznaniu.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 5 — 22. II. 1934

PRYWATNE KAPITAŁY POLSKIE ZAMAŁO INTERESUJĄ SIĘ GDYNIĄ.

Wedle zestawień statystycznych siedemdziesiąt procent naszych obrotów handlu zagranicznego przeszło w roku 1933 przez porty polskie, z czego znowu na Gdynię przypada więcej aniżeli na Gdańsk.

Miejsce przepustowe jakiem jest Gdynia powinno zwrócić na siebie większą uwagę naszego prywatnego kapitału. Tutaj jest to jedyne miejsce, gdzie fala pieniędzy, obsługujących import, eksport i tranzyt, pozostawia za sobą ślady decydujące o rentowności portu i firm, tu pracujących. Niema może w Polsce drugiego takiego miejsca, w któremby kapitał prywatny znalazł tak dogodne warunki zarobkowania, jak w Gdyni.

Te dogodne warunki stworzyły kapitały państwowe, oddając do użytku jeden z najlepszych i najbardziej nowożytnych portów, łącząc go dostateczną siecią kolejową z zapleczem, a tem samem przyciągając do portu coraz to nowe linje okrętowe wiążące Gdynię z najważniejszemi portami wszystkich części świata.

Zdawaćby się mogło, że prywatne kapitały polskie mając tak sprzyjające warunki przypuszczą formalny atak na Gdynię i obsadzą wszystkie ważniejsze placówki handlowo-przemysłowe i wezmą udział w dalszej rozbudowie inwestycyjnej (magazyny) portu i miasta. —

Tymczasem udział polskiego kapitału prywatnego można nazwać więcej niż skromnym na terenie naszego młodego, a tak żywotnego portu dotychczas w dalszym ciągu zasilanego kapitałem państwowym. Wkraczanie, coraz to większe, kapitału zagranicznego do Gdyni jest tylko potwierdzeniem tego smutnego stanu rzeczy.

A jeżeli już teraz w czasach kryzysowych mamy w Gdyni zamało magazynów i urządzeń przeładunkowych to co będzie w chwili ożywienia się konjunktury i powrotu do normalnych stosunków handlowych z zagranicą?

W dziedzinie rybołówstwa morskiego, w handlu i przemyśle rybnym na terenie portu rybackiego w Gdyni brak zainteresowania się prywatnego kapitału polskiego jest szczególnie widoczny.

Port rybacki posiada dwa magazyny tranzytowe dla śledzi solonych wybudowane przez Min. Przemysłu i Handlu. Magazyny te wykazują pełną swą rentowność, są już jednak zamałe i nie mogą obsłużyć wielkiego zapotrzebowania. Obecnie składuje się śledzie pod gołem niebem na placu, ponieważ brak jest inicjatywy prywatnej dla rozbudowy dobrze rentujących się magazynów.

W porcie rybackim w Gdyni brak jest specjalnej chłodni śledziowej o pojemności przynajmniej 30 tysięcy dużych beczek śledzi, bez czego nie może być mowy o rozwoju tak dobrze zapowiadającego się w roku ubiegłym importu bezpośredniego przez Gdynię. Taka chłodnia śledziowa może mieć zgóry zapewnione ładunki towaru, co przecież decyduje o rentowności takiej inwestycji. Niema jakoś tego prywatnego kapitału polskiego interesującego się temi zagadnieniami gospodarczemi, wskutek czego port rybacki w Gdyni jest ograniczony w swoich możliwościach rozwojowych.

W porcie rybackim w Gdyni są dogodne warunki dla powstania nowych wędzarń i fabryk konserw rybnych, wytwórni skrzynek i skrzyń oraz beczek i sieci rybackich, niema tylko kapitału dla obsługi tych potrzeb.

Nasze rybołówstwo morskie potrzebuje nowych kutrów motorowych, które wykazały w sezonie bieżącym dobrą opłacalność. Niema jednak możności sfinansowania budowy nowych jednostek pływających dla naszych rybaków.

Nasze rybołówstwo śledzi na Morzu Północnem ma zapewnioną dochodowość wobec zwolnienia od cła, o tem jednak nie wie nasz prywatny kapitał polski i pozwala aby obce kapitały zagraniczne (holenderskie) miały wpływ decydujący w tych przedsiębiorstwach.

Ten krótki przegląd tylko jednej dziedziny rybackiej w Gdyni mówi dość dobitnie o braku polskiego kapitału prywatnego tak mało interesującego się możliwościami zarobkowania w naszym porcie.

Zapewne i inne odcinki życia gospodarczego Gdyni mogłyby wykazać takie same braki, a czas najwyższy, aby tego nie było.

Bronisław Sotkowski.

K R O N I K A

— *Ruch w porcie rybackim w Gdyni* w ubiegłych dwu tygodniach (od 7. II. do 20. II. br.) był nadal bardzo ożywiony. Oprócz normalnego dowozu własnych połowów (szproty), zawinęło do portu rybackiego osiem okrętów ze śledziami solonemi, świeżem w lodzie, zamrożonemi, mączką rybną itp. Dwa statki przybyły z Anglji, jeden ze Szwecji, jeden z Danji, a cztery z Norwegji.

Z portu rybackiego wysłano w tym czasie 115 wagonów z rybami, z czego część z rybami świeżemi w lodowniach.

— *Firmy importu śledzia solonego na terenie Gdyni i w Gdańsku* zupełnie otwarcie przyznają się do wzmożonych obrotów w okresie dochodzeń przeciw polsko-holenderskim towarzystwom połowu śledzi, niemogącym wobec zarządzeń władz sprzedawać swego towar. Widać z tego jasno, że śledzie solone z połowów polskich odgrywają na rynku krajowym poważną rolę, z czem liczyć się muszą importerzy śledzi solonych. Tak samo niższe ceny pobierane za śledzie solone z polskich połowów, przyczyniają się do obniżki angielskich śledzi importowanych, ponieważ jakość polskich śledzi zaczyna już dorównywać śledziom importowanym (niektórym gatunkom.)

— *Import śledzi solonych i zamrożonych.* Od dnia 12 do 20 bm. przybyły do portu rybackiego. Dnia 12-go lutego z Norwegji statek Luna przywożąc 671/1 oraz 64/2, 50 worków mączki rybnej i 220 skrzyń śledzi zamrożonych. Dnia 13 lutego statek Akershuss 1.865 skrzyń śledzi zamrożonych. Dnia 15 lutego statek Siggen 71/1 beczek śledzi solonych oraz 115 skrzyń śledzi zamrożonych z Norwegji. Dnia 16 lutego statek Svenske z Anglji 1.175/1 i 90/2 śledzi solonych yarmudzkich.

Dnia 17 lutego statek Tempo 925/1 oraz 180/2 beczek śledzi yarmudzkich z Anglji. Dnia 19 lutego statek Bretagne z Norwegji 260 skrzyń śledzi zamrożonych oraz 150 skrzyń dorszy zamrożonych.

— *Po miesięcznej przerwie pierwsze śledzie świeże w lodzie* przywiózł z Norwegji statek Justi w ilości 1.158/1 oraz 100/2 skrzyń w dniu 19 lutego po południu. Praca w Hali i Chłodni Rybnej nad wyładunkiem tego transportu trwała również w nocy ze względu na konieczność szybkiego wyładunku, i do takiego rodzaju pracy jest specjalnie przygotowaną.

Miesięczna przerwa w dostawie tego zasadniczego surowca dla naszych wędzarń i fabryk konserw spowodowana została brakiem połowów w Norwegji. Takiej katastrofy Norwegja nie pamięta od trzydziestu lat, a spowodowały ją przedewszystkiem ciągłe burze. W ostatnich dniach sytuacja się nieco poprawiła, tendencja jednak jest mocna na te śledzie w lodzie ze względu na duże zapotrzebowania.

— *Próbny transport dorszy oczyszczonych w lodzie* przywiózł z Danji 19 lutego (Noxe na Bornholmie) kuter duński Rona 14. w ilości 4.000 kg bez głów i wnętrzności a 1.000 kg tylko oczyszczonych. Towar przyszedł w skrzynkach a 35 kg netto opakowany w lodzie, w bardzo dobrym stanie. Całkowity ładunek oddano do zamrożenia Chłodni Rybnej.

— *Ciekawa transakcja sprzedaży kutra duńskiego w Gdyni* została dokonana w dniu 19 lutego w porcie rybackim. Oto kuter z Danji, Rona nr. 14 mający na pokładzie dorsze, po wyładunku towaru został zakupiony przez kilku rybaków z Gdyni. Cena wynosi około 13 tysięcy złotych, za cały kuter z motorem 35 HP. Kuter jest długi 13 m. i ma za sobą sześć lat od daty spuszczenia na wodę, czyli jest jeszcze mało zużytym kutrem. Cena ta jest bardzo niską, jeśli się zważy, że sam motor tego rodzaju 35 HP. wyrób polski kosztuje około 15 tysięcy złotych, a całkowity kuter przeszło 30 tysięcy złotych.

W Danji cena kutrów rybackich również nowych jest obecnie bardzo niską w stosunku do kosztów kutra wybudowanego w Gdyni i zaopatrzonego w polski motor. Budowa kutrów w Gdyni musi się więc liczyć z taką konkurencją i zapewne dojdzie się do poważnej obniżki cen kutrów polskich.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.
Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Cieszyn	20. 2.	24. 2.	28. 2.	—	3. 3.
Poseidon	27. 2.	3. 3.	7. 3.	—	10. 3.
Śląsk	6. 3.	10. 3.	14. 3.	—	17. 3.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.
Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.
Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.
s/s Tiber — z Gdyni 26./27. 2. s/s Skjöld — z Gdyni 12./13. 3.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Irene		24. 2.	
Minos	26. 2.	3. 3.	28. 2.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 21. 2. — z Gdańska 24. 2.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 28. 2. — z Gdańska 3. 3.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 7/8. 3. — z Gdańska 10. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.
Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 27. 2. s/s Ingeborg — z Gdyni 14. 3.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 27. 2. — z Gdańska 1. 3.
s/s Erna — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 16. 3.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Santa Cruz — z Gdyni 23. 2. — z Gdańska 22. 2.
s/s Akershus — z Gdyni 2. 3. — z Gdańska 1. 3.
s/s Santa Cruz — z Gdyni 9. 3. — z Gdańska 8. 3.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 26. 2. — z Gdańska 24. 2.
s/s Luna — z Gdyni 3. 3 — z Gdańska 3. 3. (tylko do Bergen)
s/s Jaederen — z Gdyni 12. 3. — z Gdańska 10. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 14. 3. — z Gdańska 13. 3.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 20. 2. — z Gdańska 22. 2.
s/s Iwan — z Gdyni 6—8. 3. — z Gdańska 8—10. 3.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 14. 3. — Gdańska 13. 3.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca 27. 2. — z Gdańska ca 25. 2.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 24. 2. s/s Minos — z Gdańska 3. 3.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 23. 2. s/s Little Evy — z Gdyni 5. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings		
	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
s/s	środy i soboty	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Samland			24. 2.
Hermann	20. 2.	24. 2.	27. 2.
Brake	24. 2.	27. 2.	3. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska“ S. A.

	Odjazdy — Sailings		
	Gdynia	Gdańsk	Hamburg
s/s Tczew	24. 2.	26. 2.	2. 3.
s/s Tczew	6. 3.	7. 3.	12. 3.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 27. 2. — z Gdańska 2. 3.
s/s Cieszyn — z Gdyni 6. 3. — z Gdańska 9. 3.
s/s Chorzów — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 16. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings			
s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Fortuna			22. 2.	24. 2.
Egeria		20. 2.	26. 2.	28. 2.
Condor	22. 2.	24. 2.	1. 3.	3. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

	Odjazdy—Sailings		
s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew	27. 2.	2. 3.	9. 3.
Cieszyn	6. 3.	9. 3.	14. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 1. 3. — z Gdańska 3. 3.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Theseus — z Gdyni 26. 2. — z Gdańska 28. 2.
s/s Orpheus — z Gdyni 4. 3. — z Gdańska 7. 3.
s/s Rhea — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 14. 3.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 27. 2. — z Gdyni 1. 3.
s/s Premjer — z Gdańska 13. 3. — z Gdyni 15. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 6. 3. — z Gdyni 8. 3.
s/s Baltonia — z Gdańska 20. 3. — z Gdyni 22. 3.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 28. 2. — z Gdyni 1. 3.
s/s Lwów — z Gdańska 7. 3. — z Gdyni 8. 3.
s/s Lublin — z Gdańska 14. 3. — z Gdyni 15. 3.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Minorca — z Gdyni 24. 2.
s/s Helmond — z Gdyni 3. 3.
s/s Hague — z Gdyni 9./10. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 27. 2. — z Gdańska 2. 3.
s/s Skjöld — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 16. 3.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 17/18. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 23. 2. s/s Neapel — z Gdyni i Gdańska 20. 3.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dorrit — z Gdyni 26. 2.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 12. 3. — z Gdańska 12./13. 3.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapel — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni 23. 2. — z Gdańska 23. 2.
s/s Neapel — z Gdyni i Gdańska 20. 3.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Vikingland — z Gdyni 26. 2. — z Gdańska 27. 2.
m/s Blaland — z Gdyni 6. 3. z Gdańska 7. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 28. 2. s/s Cliffwood — z Gdyni 5. 3.
s/s Scanyork — z Gdyni 9. 9.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pulaski — z Gdyni 1. 3.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pedro Christofersen — z Gdyni 21. 2.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdańska ca 23. 2.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Machaon — z Gdyni 31. 3. s/s City of Eastbourne — z Gdyni 10. 3.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 17. 3.

Cape Town, Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney, Brisbane.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Triton — z Gdyni 7. 3.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanmail 2. 3.	28. 2.	s/s Scanyork 3. 3.
		16. 3.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 24. 2.	s/s Kościuszko 8. 3

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 26. 2.	s/s Kościuszko 8. 3.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska“ S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Cieszyn		24. 2.	28. 2.	—	3. 3.
s/s Poseidon	27. 2.	3. 3.	7. 3.	—	10. 3.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe. Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
s/s Samland			24. 2.
s/s Hermann	20. 2.	24. 2.	27. 2.
s/s Drake	24. 2.	27. 2.	3. 3.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 24. 2. z Rotterdamu — s/s Śląsk 3. 3.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn 17. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Antwerp	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Fortuna				24. 2.
Egeria		20. 2.	26. 2.	28. 2.
Condor	22. 2.	24. 2.	1. 3.	3. 3.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 23. 2. z Antwerpji — s/s Śląsk 28. 2.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 14. 3.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene				24. 2.
Minos	22. 2.	26. 2.	28. 2.	3. 3.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Premjer	22. 2.	25. 2.	27. 2.
s/s Premjer	8. 3.	11. 3.	13. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	1. 3.	4. 3.	6. 3.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	1. 3.	4. 3.	7. 3.
s/s Lublin	8. 3.	11. 3.	14. 3.
s/s Lwów	15. 3.	18. 3.	21. 3.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi z Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Rydboholm			20. 1.		2. 3.
s/s Tugela	20. 1.	29. 1.	5. 2.		10. 3.
m/s Stureholm		17. 1.	30. 1.		8. 3.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Navigator				24. 2.	26. 2.
par. Bore VIII	12. 2.	14. 2.	16. 2.	15. 3.	17. 3.

Lewant — Gdynia/Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Termin wyjścia: Pireus	Istanbul	Izmir	Beurouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
Blaland	26. 1.	28. 1.	2. 2.	2. 2.	—	12. 2.	—	4. 3.
Hemland	31. 1.	3. 2.	—	8. 2.	12. 2.	—	22. 2.	13. 3.
Nordland	14. 2.	16. 2.	—	19. 2.	25. 2.	5. 3.	—	24. 3.
Gotland	27. 2.	—	4. 3.	—	8. 3.	15. 3.	—	4. 4.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Termin wyjścia: Marsylja	Genua	Livorno	Syrakuzy	Catania	Messina	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Calabria	—	10. 2.	—	—	16. 2.	17. 2.	20. 2.	10. 3.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s Perseus — odjazd z Singapore 1. 2. — przyjazd do Gdyni 13. 3.
s/s Saperdon — odjazd z Singapore 21. 2. — przyjazd do Gdyni 4. 4.

